

О. И. Вербовой

## ЗАЩИТА СЕВЕРНЫМ ФЛОТОМ СВОИХ АРКТИЧЕСКИХ КОММУНИКАЦИЙ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941–1945 гг.

В годы Великой Отечественной войны защита морских коммуникаций была одной из важнейших задач нашего флота. Особенно большое внимание решению этой задачи уделяло командование Северного флота, для которого она в отдельные периоды войны приобретала значение главнейшей. Командование флота стремилось использовать для обороны арктических коммуникаций разнородные силы и средства: надводные корабли, авиацию, подводные лодки, береговую и зенитную артиллерию, минное оружие. Однако к началу войны Северный флот располагал ограниченными силами, которые были вынуждены действовать с большим напряжением. Основной формой использования сил при обороне арктических коммуникаций были систематические действия флота. Этому опыту и посвящена настоящая статья. Библиогр. 18 назв.

*Ключевые слова:* Карельский фронт, Северный флот, Беломорская военная флотилия, тяжелый крейсер, ледокольный проход, подводная лодка, самолет, летающая лодка.

*O. I. Verbovoi*

### PROTECTION BY NORTHERN FLEET OF THE ARCTIC COMMUNICATIONS DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR OF 1941–1945

During the Great Patriotic War, the protection of sea communications was one of the most important tasks of our Navy. Northern Fleet command devoted particular attention to solving this problem, which was the most important during some period of the war. Fleet command sought to use diverse forces and means for defending the Arctic communications: surface ships, aircraft, submarine, coastal and anti-aircraft artillery, mine warfare. However, Northern Fleet had limited powers at the outbreak of war, and was thus forced to operate with a higher intensity. The basic form of the use of force in the defense of the Arctic communications was systematic fleet action. This article is devoted to this experience. Refs 18.

*Keywords:* Karelian Front, Northern Navy, White Sea Flotilla, heavy cruiser, icebreaker passage, sub marine, aircraft, flying boat.

В годы Великой Отечественной войны защита морских коммуникаций была одной из важнейших задач Военно-Морского флота. Особенно большое внимание ей уделяло командование Северного флота, для которого оборона внешних и внутренних коммуникаций на протяжении всей войны оставалась главнейшей. Для ее обеспечения нередко использовались основные силы флота [Северный флот в Великой Отечественной войне 1942, л. 65].

К началу войны на Северном морском театре был оборудован средствами радиотехнического и визуального наблюдения лишь район главной базы флота — Кольский залив и подходы к нему. На оборудование операционной зоны флота, протяженность побережья которой доходила до 4500 миль, местности малонаселенной и необжитой, с суровыми климатическими условиями, требовались значительные усилия. Поэтому уже 24 июня 1941 г. в Иоканке была сформирована военно-морская база (командир капитан 2-го ранга А. И. Дианов). Для ее прикрытия с моря были

---

*Вербовой Олег Иванович* — кандидат исторических наук, доцент, Ленинградский государственный университет им. А. С. Пушкина, Россия, 196610, Санкт-Петербург, Пушкин, Ленинградское шоссе, 10; O.Verbovoy@lengu.ru

*Verbovoi Oleg Ivanovich* — PhD, Associate Professor, Leningrad State University named after A. S. Pushkin, 10, Leninrad's road, St. Petersburg, Pushkin, 196610, Russian Federation; O.Verbovoy@lengu.ru

© Санкт-Петербургский государственный университет, 2016

установлены две четырехорудийные батареи калибром 100 и 130 мм. В августе 1941 г. была сформирована Беломорская военная флотилия (командующий контр-адмирал М. М. Долинин), оперативно подчиненная Северному флоту. Одной из основных ее задач было обеспечение безопасности плавания кораблей и транспортов в границах флотилии, особенно в Арктику и обратно [Замчалов 1987, с. 363].

Немецкое командование для нарушения наших перевозок на Северном морском театре широко использовало авиацию, надводные корабли и подводные лодки. Авиация противника наиболее активно действовала на коммуникациях вдоль Кольского полуострова и наносила удары по Мурманску, Архангельску и Иоканке. Немецкие надводные корабли совершали периодические набеги на наши коммуникации. Известный гитлеровский адмирал Фридрих Руге в своем исследовании «Война на море 1939–1945» писал: «В 1941 г. несколько набегов произвели немецкие миноносцы, а в 1942 г. немецкий тяжелый крейсер “Адмирал Шеер” проник в Карское море, где потопил ледокольный пароход “Сибиряков” и обстрелял порт Диксон». В сентябре 1942 г. тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» и четыре эсминца выставили минные заграждения на различных участках пути в Архангельск.

С 1942 по 1944 г. несколько подводных лодок действовали у входа в Белое море, в районе Новой Земли и Карском море. Часть их взаимодействовала с немецкими самолетами дальнего действия, которых снабжала горючим, и потопила ряд небольших судов. Кроме того, они ставили мины у входов в гавани и в важных проходах [Руге 1963, с. 258].

В 1941 г. противник использовал пять-шесть подводных лодок, которые действовали у Кольского побережья и Горла Белого моря, в 1942–1944 гг. количество подводных лодок противника на Северном морском театре увеличилось до 20–25, а в 1945 г. достигло 37 [Козлов, Шломин 1983, с. 225]. Они проникли в Карское море, где активно действовали на наших арктических коммуникациях.

Для нарушения советских арктических морских сообщений гитлеровское командование широко использовало минное оружие, которое применялось надводными кораблями, подводными лодками и авиацией. Учитывая важность и большую протяженность северных морских коммуникаций, в августе 1941 г. в составе Северного флота была сформирована Беломорская флотилия, главной задачей которой стало обеспечение морских коммуникаций в Арктике [Северный флот в Великой Отечественной войне 1942, л. 3–4]. В августе 1942 г. была создана Новоземельская военно-морская база (губа Белушья, командир капитан 1-го ранга Д. Г. Жмакин), в марте 1944 г. — Карская (о-в Диксон, командир капитан 1-го ранга С. В. Кисилев). Для прикрытия баз и отстойных пунктов на всем Северном морском театре за всю войну было установлено 80 береговых батарей, общим количеством 293 орудия калибром от 76 до 180 мм [Северный флот в Великой Отечественной войне 1943а, л. 1–2].

Командующий Северным флотом в годы войны адмирал А. Г. Головкин так писал в воспоминаниях «Вместе с флотом» об этом периоде защиты внутренних морских коммуникаций: «Чтобы помешать проникновению гитлеровцев в Карское море, надо было держать под наблюдением пространство шириной в несколько сот миль» [Головкин 1979, с. 208].

Создание Беломорской флотилии и новых баз позволило более равномерно распределить силы на СМТ. Сторожевые корабли и тральщики стали базироваться на Иоканке, в состав флотилии была передана бригада траления и другие суда,

мобилизованные от гражданских ведомств. На время операций по защите арктических конвоев в состав флотилии включались также корабли других соединений флота. В монографии «Советское военно-морское искусство в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» профессор А. Н. Замчалов подчеркивает, что большое внимание командование Северного флота уделяло созданию на Северном морском театре сети аэродромов и посадочных площадок. К началу войны Северный флот располагал всего семью сухопутными и четырьмя морскими аэродромами. В ходе войны было построено восемнадцать сухопутных и семь морских аэродромов, в том числе по четыре сухопутных и морских аэродромов в арктических районах ведения военных действий [Замчалов 1987, с. 365].

Как видим, защита морских арктических сообщений осуществлялась проведением целого ряда мероприятий для создания благоприятного режима в зоне военных действий (дооборудование новыми постами наблюдения и связи, береговыми артиллерийскими батареями, защищенными якорными стоянками, организация разведки и наблюдения, дозорной службы и всех видов обороны) и конвоированием транспортов. Конвоирование было основным способом защиты морских перевозок, так как открытый характер военных действий, огромные его размеры и недостаток сил прикрытия серьезно затрудняли создание устойчивого оперативного режима. Переходы конвоев осуществлялись в основном в порядке повседневной боевой деятельности, что обуславливалось, главным образом, недостаточным количеством транспортов и необходимостью систематических перевозок воинских и народно-хозяйственных грузов. Лишь в тех случаях, когда требовалось в сжатые сроки обеспечить переход большого количества транспортов или особо ценных судов (на севере — прежде всего ледоколов), планировались и проводились операции по защите морских перевозок боевыми кораблями флота [Вайнер 1964, с. 157].

В этих операциях использовались значительные силы Беломорской флотилии и проводились специальные мероприятия по усилению оперативного режима (непосредственного охранения судов на море, прикрытия конвоев от возможных ударов надводных кораблей противника, его сил и др.).

Необходимость в проведении таких операций возникла уже в конце 1941 г., когда потребовалось вывести из Арктики в Белое море скопившиеся там после завершения арктической навигации транспорты.

Для проведения первой подобной операции были привлечены все силы Беломорской флотилии и значительная часть сил Северного флота, в том числе эскадренные миноносцы и авиация.

Учитывая сжатые сроки вывода судов в связи с быстро ухудшавшейся ледовой обстановкой и активные действия сил противника на подходах к Горлу Белого моря, переход судов планировался по этапам: Карское море — пролив Югорский Шар, пролив Югорский Шар — Бугрино, Бугрино — Архангельск. До пролива Югорский Шар транспорты следовали самостоятельно или под охраной сторожевых кораблей «Дежнев» и «Литке» по мере выполнения своих заданий. Отсюда до рейда Бугрино на о-ве Колгуев они переводились группами по три-четыре судна в охранении одного-двух тральщиков Северного отряда. Рейд Бугрино, уединенный и не просматриваемый воздушной разведкой противника, был выбран пунктом формирования конвоев, которым предстояло осуществлять переходы через самые опасные районы до Белого моря. Для обеспечения переходов на этом этапе

в Архангельске заранее были сосредоточены 2 эскадренных миноносца, 10 тральщиков и 5 сторожевых кораблей. Организация перехода конвоев была следующей. К моменту прибытия в Бугрино очередной группы из трех-четырех транспортов сюда из Архангельска приходила группа кораблей охранения, формировался конвой, который следовал затем в Архангельск.

Для сопровождения конвоев были приняты меры по усилению оперативного режима воздушной разведки, налажен поиск подводных лодок и мин, траление основных фарватеров.

За время операции кораблями флотилии был проведен двадцать один поиск немецких подводных лодок, каждый из которых продолжался от 2 до 4 суток. Авиация Беломорской флотилии и Архангельского военного округа (из Мезенской авиагруппы полковника И. П. Мазурука) с целью разведки и поиска подводных лодок совершила восемьдесят вылетов. Для прикрытия конвоев с воздуха в Горле Белого моря истребители с аэродрома Поной совершили 22 вылета [Вайнер 1964, с. 174].

В повышенную готовность были приведены корабли прикрытия района перехода, спасательные суда, все береговые и воздушные силы Беломорской флотилии. Все это способствовало успешному выполнению задачи. Всего за время операции, продолжавшейся с 19 октября по 27 декабря 1941 г., было проведено 12 конвоев. Большинство состояло из трех-четырех транспортов, конвоируемых двумя сторожевыми кораблями или тральщиками. Наиболее ценные суда — ледоколы — конвоировались эсминцами. Из Арктики в Белое море было выведено 35 транспортов, 5 ледоколов и несколько других судов [Северный флот в Великой Отечественной войне 1943а, л. 52].

Операция была выполнена успешно, без потерь, несмотря на то, что противник в этот период активно действовал в районе перехода конвоев. Немецкие подводные лодки за время операции обнаруживались 36 раз. За день до начала операции, 13 октября, подводной лодкой противника у мыса Городецкий был потоплен шедший без охранения транспорт «Аргунь» [Северный флот в Великой Отечественной войне 1942, л. 1–2]. Авиация противника проводила систематическую разведку и наносила бомбовые удары по Иоканке и кораблям, находившимся в дозоре. Так, 2 ноября 1941 г. 9 самолетов Ю-88 сбросили 34 четыре бомбы на Иоканку, повредив стоявший на рейде СКР-76. 13 ноября 1941 г. самолеты противника атаковали сторожевые корабли СКР-78 и СКР-28, находившиеся в дозоре у мыса Фадеева. 25 ноября 1941 г. несший дозор в северной части Белого моря сторожевой корабль «Бриз» (командир — лейтенант Б. А. Киреев) обнаружил в надводном положении на дистанции 550 м подводную лодку противника. Сторожевой корабль немедленно дал полный ход и, открыв артиллерийский огонь, пошел в атаку. Произведя пять выстрелов, из которых были замечены два прямых попадания в корпус, корабль через три минуты после обнаружения подводной лодки таранил ее, а затем, развернувшись, сбросил еще несколько глубинных бомб. Вражеская подводная лодка была потоплена [Мейстер 2005, с. 145].

Сложные ледовые условия, недостаток кораблей охранения, отсутствие должного опыта по организации обеспечения перехода такого большого количества судов привели к тому, что операция растянулась более чем на два месяца.

Управление силами осуществлял лично командующий Беломорской флотилией через свой штаб из Архангельска.

Северный флот получил первый боевой опыт планирования и проведения операций по защите своих морских перевозок, что позволило в 1942 г. осуществить

еще более крупную операцию. Предстояло вывести из Арктики около сорока судов и обеспечить переход от Диксона в Полярный группы боевых кораблей Тихоокеанского флота (лидер эскадренных миноносцев «Баку», эсминцы «Разумный» и «Разъяренный»), следовавших на Северный флот в составе экспедиции особого назначения «ЭОН-18». К этому времени обстановка на Северном морском театре значительно усложнилась. Немецкие подводные лодки в первые месяцы 1942 г. проникли в Карское море, а уже в августе немецко-фашистское командование специально для перехвата наших конвоев направило в Карское море две подводных лодки и тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» [Северный флот в Великой Отечественной войне 1943б, л. 21]. В проливах корабли противника выставили минные заграждения.

Командованием Северного флота и Беломорской флотилии было принято решение организовать специальную операцию по выводу судов из Арктики. Общее руководство операций осуществлял командующий Северным флотом вице-адмирал А. Г. Головкин, а непосредственное ее выполнение возлагалось на командующего Беломорской флотилией вице-адмирала Г. А. Степанова.

Операция проводилась в два этапа: первый — обеспечение перехода экспедиции от Диксона в Кольский залив, второй — обеспечение перехода ледоколов и транспортов из Карского моря в Белое (частично в губу Белушья на Новой Земле). Штабы Северного флота и Беломорской флотилии тщательно спланировали операцию. Для обеспечения вывода судов и кораблей в районах Новой Земли и Карского моря было сосредоточено 46 надводных кораблей и 1 подводная лодка — все боеспособные корабли Беломорской флотилии и часть сил Северного флота [Северный флот в Великой Отечественной войне 1944а, л. 22].

В связи с возросшей подводной и минной опасностью в восточных районах театра пунктом формирования конвоев был избран Югорский Шар. С целью маскировки проводку конвоев намечалось осуществить по фарватерам, которые обычно не использовались морскими судами. Были предусмотрены значительно большие, чем в 1941 г., меры оперативного обеспечения — по объему и району проведения. Значительно усилились воздушная разведка, поиск подводных лодок и мин, выставлялись дополнительные дозоры в новоземельских проливах и Горле Белого моря, была организована постоянная охрана якорной стоянки в Югорском Шаре.

Для оперативного прикрытия в повышенную готовность приводилась часть бомбардировочной и минно-торпедной авиации флота и два эсминца из Полярного. К северной оконечности Новой Земли высылалась подводная лодка для обнаружения и атаки надводных рейдеров и подводных лодок противника, которые попытаются проникнуть в Карское море.

Прикрытие кораблей экспедиции началось с момента выхода их с Диксона. В проливе Югорский Шар оно было усилено, а на подходах к Кольскому заливу корабли были встречены дивизионом эскадренных миноносцев Северного флота и благополучно проведены в Полярное. В Карском море корабли шли при 9-балльном шторме, а в Баренцевом — при ветре до 7 баллов и плохой видимости. Это значительно затруднило атаки подводных лодок противника [Северный флот в Великой Отечественной войне 1944б, л. 22].

Переходы транспортов до Диксона обеспечивали СКР-10 («Литке») и минный заградитель «Мурман». От Диксона до Югорского Шара транспорты переходили

группами численностью не более 5 судов в группе в охранении 3 тральщиков Ново-земельской базы.

В Югорском Шаре происходило формирование конвоев для дальнейшего следования в Белое море и губу Белушья. Охранение судов на последнем, наиболее трудном этапе перехода осуществляли эсминцы, тральщики и другие суда.

Основной опасностью в операции оказались мины противника. 11 октября 1942 г. СКР-23 («Муссон»), находясь в дозоре в проливе Маточкин Шар, подорвался на mine и затонул. 14 октября при выходе из Югорского Шара в губу Белушью первого конвоя в составе 6 транспортов и 3 тральщиков подорвался на mine и впоследствии затонул транспорт «Щорс». Считая, что транспорт атакован подводной лодкой, корабли охранения произвели бомбометание района, которое вызвало взрыв еще двух мин. Стало ясно, что противник заминировал западный вход в пролив Югорский Шар. Движение конвоев временно было приостановлено. Только 21 октября с окончанием траления западного входа в пролив, когда было вытралено десять мин, движение конвоев возобновилось [Северный флот в Великой Отечественной войне 1944с, л. 21].

С середины ноября из-за тяжелой ледовой обстановки в Югорском Шаре конвои шли через Карские ворота. 23 ноября в районе Мадоха у Канинской земли на mine подорвался ледокол «Микоян», но остался на плаву и дошел до базы.

Как видим, в целом операция прошла успешно. В сложных ледовых условиях при большой минной опасности было проведено 10 конвоев в составе 32 транспортов и 6 ледоколов. Кроме того, этой операцией был обеспечен переход из Арктики в Баренцево море 3 боевых кораблей «ЭОН-18» и одного гидрографического судна. Потери составили 1 транспорт и 1 сторожевой корабль, ледокол «Микоян» получил повреждения [Северный флот в Великой Отечественной войне 1944с, л. 35–38].

В 1943 г. операции по защите морских перевозок получили дальнейшее развитие. Самыми крупными и поучительными стали операции по выводу ледоколов в Арктику летом 1943 г. и их возвращению из Арктики в Белое море в ноябре 1943 г. Первая из них была проведена в период с 17 июня по 5 июля 1943 г. Ее задачей было упредить появление немецких подводных лодок в Карском море, совершить переход в такие сроки, чтобы встретить лед после прохода Карских ворот и избежать необходимости конвоирования ледоколов в Карском море. Выполнение операции было возложено на Беломорскую флотилию, усиленную на время ее проведения 5 эскадренными миноносцами, 2 тральщиками, 2 катерами и 6 самолетами Пе-3.

Переход решено было осуществить двумя конвоями в охранении одних и тех же сил. Перед выходом первого конвоя проводилась усиленная разведка в районе проведения операции, поиск кораблей и самолетов противника, подводных лодок и мин по маршруту движения конвоя. С 13 по 16 июня самолеты МБР-2 ежедневно два раза в сутки с аэродромов Лахта, Моржовец, Иоканка, Нарьян-Мар вели тщательную воздушную разведку [Северный флот в Великой Отечественной войне 1944с, л. 50]. 13 тральщиков провели контрольное траление всего пути. Траление велось группами одновременно на четырех участках с расчетом заканчивать его за 6 час. до подхода конвоя на каждом участке. Якорных мин затралено не было, но были обнаружены и уничтожены 39 плавающих мин.

Для прикрытия конвоя от возможного нападения морских сил противника с западного направления командование Северного флота развернуло 3 подводные

лодки. 2 подводные лодки, 2 эсминца и авиация флота находились в готовности с целью перехвата и уничтожения обнаруженных неприятельских кораблей.

Первый конвой БА-4 в составе 3 ледоколов в охранении 2 эсминцев, 2 сторожевых кораблей, тральщика и минного заградителя под командованием командующего Беломорской флотилией контр-адмирала С. Г. Кучерова вышел из Архангельска 17 июня 1943 г. С воздуха конвой прикрывали истребители, поиск подводных лодок впереди по курсу осуществляли противолодочные самолеты. В Горле Белого моря охранение было усилено лидером «Баку», 2 эсминцами и 2 катерами-охотниками, что позволило на наиболее опасном участке пути использовать 10 кораблей охранения на 3 ледокола. В районе мыса Канин Нос самолеты и эсминцы обнаружили и атаковали вражескую подводную лодку [Северный флот в Великой Отечественной войне 1944d, л. 10–14]. Из Карского моря корабли охранения вернулись в главную базу, а ледоколы самостоятельно прибыли на Диксон. Таким же образом был организован переход и второго конвоя (2 ледокола в охранении лидера «Баку», 3 эсминцев, 1 тральщика и 2 катеров-охотников). Командиром конвоя был назначен командир бригады эсминцев капитан 1-го ранга П. И. Колчин. Большую часть пути конвой шел в тумане, поэтому самолеты не могли осуществлять противовоздушную и противолодочную оборону.

Операция по выводу ледоколов в Арктику была проведена успешно в отличие от операций первых лет войны, когда ледовая обстановка затрудняла и осложняла действия сил Северного флота. В этой и последующих операциях командование флота умело использовало ледовые условия для безопасной проводки судов. Операция выгодно отличалась от предыдущих более тщательным планированием, четким управлением, сильным непосредственным охранением (в том числе и самолетами) и оперативным прикрытием.

Если в предыдущих операциях конвоирование осуществлялось по этапам, то в этой (и последующих) применялось частичное конвоирование с усилением на наиболее опасных участках.

В конце 1943 г. Северный флот провел операцию по выводу ледоколов из Арктики «АБ-55». Предстояло обеспечить переход ледоколов через минированные противником районы в зоне активных действий его подводных лодок, потопивших незадолго до этого несколько судов в Карском море.

Учитывая важность поставленной задачи, общее руководство операцией осуществлял командующий Северным флотом вице-адмирал А. Г. Головкин, находившийся с оперативной группой штаба флота в Архангельске, непосредственное управление конвоем было возложено на командующего Беломорской флотилией контр-адмирала С. Г. Кучерова, который прибыл в бухту Тикси на один из ледоколов.

Для обеспечения и прикрытия конвоя подводные лодки Северного флота были развернуты на позициях вдоль побережья Норвегии, усилена воздушная разведка, велся поиск подводных лодок противника, дозорная служба и траление в проливе Карские ворота и Горле Белого моря. Помимо этого в повышенную готовность в Иоканке были приведены два эсминца на случай необходимости усиления охранения конвоя и перехвата кораблей противника по данным разведки. В главной базе флота Полярном в трехчасовой готовности находились три подводные лодки для маневренного использования по данным разведки, а 50 % всей ударной авиации флота (торпедоносцев и бомбардировщиков) держали в двухчасовой готов-

ности к вылету для удара по надводным кораблям противника [Северный флот в Великой Отечественной войне 1944d, л. 56].

Чтобы избежать подрыва судов на минах и затруднить действия подводных лодок противника, переход намечалось осуществлять по большим глубинам и максимально возможно во льдах. Для маскировки все радиограммы на ледоколы передавались цепочкой рациями полярных станций в адрес гидрографического судна «Мурманец», который обозначал флагманский корабль.

Учитывая сложную ледовую обстановку в Карском море, затруднявшую действия подводных лодок противника, из Тикси до мыса Неупокоева ледоколы шли самостоятельно, а от мыса Неупокоева — в охранении 2 кораблей, сторожевого корабля «Дежнев» и минного заградителя «Мурман». Для обеспечения перехода ледоколов на самом опасном участке Усть-Кара — Карские ворота — Горло Белого моря охранение было усилено сначала 4 новыми тральщиками типа АМ, а от Карских Ворот — бригадой эскадренных миноносцев (лидер «Баку» и 5 эсминцев). Это позволило создать двойную линию охранения и отразить все атаки подводных лодок противника [Северный флот в Великой Отечественной войне 1944d, л. 12]. Личный состав кораблей охранения самоотверженно боролся с подводным противником. Так, в 10 час. 44 мин. 16 ноября тральщик Т-114 гидролокатором обнаружил подводную лодку и атаковал ее из бомбомета. Пять бомб взорвалось рядом с подводной лодкой, из ее топливных цистерн на поверхность стал выделяться соляр. Личный состав верхних боевых постов тральщика наблюдал носовую оконечность подводной лодки. Через несколько минут с этой подводной лодкой установил контакт гидролокатором и атаковал ее глубинными бомбами эскадренный миноносец «Громкий». После него вновь вышел в атаку тральщик Т-114. На поверхности моря появились большие масляные пятна, воздушные пузыри, всплыли доски [Северный флот в Великой Отечественной войне 1944d, л. 174–175]. Во время одной из атак вражеской подводной лодки, когда Т-114 произвел залп из бомбомета, одна из бомб упала на палубу тральщика. Взрыв мог причинить ему серьезные повреждения и вывести из строя много личного состава. Не раздумывая, старшина 1-й статьи С. П. Баталов и главный старшина А. Ф. Проценко кинулись к бомбе и успели выбросить ее за борт.

Особенностью операции было умелое использование радиосвязи, что обеспечило ее скрытность. За время следования командир конвоя передал всего три радиограммы, да и те с чужими позывными малоомощным передатчиком с использованием береговых раций в качестве «посредников».

Последней крупной операцией по защите арктических сообщений явился вывод ледоколов из Арктики в 1944 г. При планировании, подготовке сил и проведении этой операции был учтен весь опыт предыдущих операций, особенно 1943 г. В этот период в Карском море действовала группа из 6 немецких подводных лодок, в состав которых входила подводная лодка «Грейф», потопившая в августе транспорт «М. Раскова» и несколько кораблей охранения [Мейстер 2005, с. 160].

Западногерманский исследователь Второй мировой войны Ю. Ровер отмечал: «Наиболее опасным было использование немцами новейших торпед “Цаункениг” и “ТАТ”, на долю которых в 1944 году приходится пять из шести потопленных лодками в Арктике кораблей и судов» [Ровер 2004, с. 203].

В связи с возросшей подводной опасностью выделялись более крупные силы охранения, которые начинали действовать непосредственно от кромки льда в Кар-



ском море и постепенно наращивались по мере возрастания подводной угрозы. Детальнее были разработаны все вопросы обеспечения операции. Общее руководство операцией командующий Северным флотом оставил за собой, непосредственное руководство осуществлял командующий Беломорской флотилией вице-адмирал Ю. А. Пантелеев. Отряд ледоколов возглавил начальник штаба Беломорской флотилии контр-адмирал В. П. Боголепов.

Окончив проводки конвоев в море Лаптевых, ледоколы «Сталин» и «Северный ветер» сосредоточились в проливе Вилькицкого. 20 октября 1944 г. контр-адмирал В. П. Боголепов на минном заградителе ЗМ-60 и сторожевом корабле СКР-19 вышел из Диксона для встречи ледоколов и подготовки их к переходу в Архангельск. Встреча произошла 23 октября у острова Уединения. До 17 ноября конвой АБ-15 маневрировал во льдах, проводя учения по совместному плаванию и отражению атак подводных лодок.

17 ноября у кромки льда в Карском море ледоколы были встречены первым эскортным отрядом в составе 1 эскадренного миноносца, 5 тральщиков «АМ» и 5 больших охотников. Из опасения атак подводных лодок противника перестроение в противолодочный ордер было произведено в блинчатом льду. Сразу же после выхода конвоя АБ-15 на чистую воду эскадренный миноносец «Деятельный» (командир — капитан 3-го ранга П. М. Гончар) обнаружил и атаковал подводную лодку противника [Северный флот в Великой Отечественной войне 1944е, л. 15].

Конвой с наступлением темноты изменил курс и оторвался от противника, поэтому в течение ночи с 17 на 18 ноября подводных лодок обнаружено не было. Днем 18 ноября на подходе к Карским воротам конвой АБ-15 был атакован немецкими подводными лодками. Обнаруживая их, корабли охранения немедленно переходили к атаке, не допуская проникновения подводных лодок внутрь конвоя. При всех обнаружениях ледоколы уклонялись от главного курса и увеличивали ход до 18 узлов. Добиться успеха противнику не удалось [Северный флот в Великой Отечественной войне 1944f, л. 13–15].

19 ноября 1944 г. в 11 час. на выходе из Карских ворот состоялась встреча конвоя со вторым эскортным отрядом — лидером «Баку» и 6 эскадренными миноносцами, которые усилили охранение, образовав внешнюю линию. На лидере «Баку» присутствовал командующий Беломорской флотилией вице-адмирал Ю. А. Пантелеев, член Военного Совета контр-адмирал В. Е. Ананьич и походный штаб.

На самом опасном участке перехода 2 ледокола сопровождали 20 боевых кораблей. Это было самое сильное непосредственное охранение за всю войну, и не только на Севере, но и на всех советских морских театрах [Северный флот в Великой Отечественной войне 1944 е, л. 4, 27]. Дальнейший переход кораблей осуществлялся в 9-балльный шторм, что не позволило немецким подводным лодкам продолжить атаки конвоя. 23 ноября конвой «АБ-15» без потерь прибыл в Молотовск (ныне Северодвинск).

Для воздушного прикрытия конвоя на переходе, поиска подводных лодок и мин перед началом операции было произведено переразвертывание авиации на аэродромы восточной части Северного морского театра. Всего выделялось 46 самолетов, еще 6 находилось в резерве. Однако неблагоприятные метеоусловия затруднили развертывание авиации и ее использование. Самолеты произвели всего 37 вылетов для разведки, поиска подводных лодок и мин, причем только 20 ноября

в поиске подводных лодок и мин участвовало 14 самолетов [Северный флот в Великой Отечественной войне 1944f, л. 4–5, 18]. В опасных из-за мин районах (Карские ворота, Горло Белого моря) вплоть до прохода конвоя проводилось контрольное траление фарватеров, были усилены корабельные дозоры по маршруту перехода конвоя кораблями, способными вести эффективную борьбу с подводными лодками [Северный флот в Великой Отечественной войне 1944f, л. 19, 20]. В узловых пунктах использовалось до 6 аварийно-спасательных судов.

Предусматривались все возможные меры маскировки. Корабли ночью шли без огней и не подавали никаких световых сигналов. На переходе в Баренцево море соблюдалось полное радиомолчание [Пантелеев 1974, с. 291]. С наступлением темноты и светлого времени суток конвой изменял курс. Выделение сильного охранения, продуманная организация сил, тщательная их подготовка, четкое управление отрядами судов обеспечили безопасный переход ледоколов.

За героизм, проявленный в борьбе с врагом, более 4 тыс. офицеров, старшин и краснофлотцев флотилии были награждены орденами и медалями. Большинство беломорцев удостоились медали «За оборону Советского Заполярья». Наиболее отличившиеся тральщики флотилии Т-32 и Т-110 были награждены Орденом Красного Знамени, такого же высокого отличия в 1943 г. удостоился эскадренный миноносец «В. Куйбышев».

Подвиги моряков-беломорцев, как и всех воинов-североморцев, не должны быть забыты потомками. Об этом необходимо еще раз напомнить нашим современникам, что особо подчеркнул в своем докладе на конференции 2013 г. «Обеспечение национальных интересов России в Арктике: проблемы и перспективы» доктор военных наук, профессор, капитан 1-го ранга в отставке А. В. Платонов: «Четыре военных навигации в Арктике обслуживали двести двадцать шесть судов, из них сто шестьдесят один транспорт. В Арктике действовали шестнадцать ледоколов и ледокольных транспортов. В годы войны сквозное плавание Северным морским путем совершили тридцать судов, девять ледоколов, три боевых корабля; два транспорта на СМП были потоплены германскими подлодками. Сравнительно успешную борьбу с противником в западном секторе Севморпути обеспечили силы и средства Северного флота, боевой состав которого только по надводным кораблям (без боевых катеров) вырос с восемнадцати (в 1941 г.) до ста десяти единиц (в 1944 году).

Возросли и силы, действующие непосредственно в Арктике, в западном секторе Севморпути. Так, в состав Карской ВМБ, в навигацию 1944 года входили четыре сторожевых корабля (из них три специальной постройки), двадцать тральщиков, из которых только семь являлись бывшими рыболовными траулерами, а остальные были получены по ленд-лизу, в том числе современнейшие типа АМ; десять больших охотников, а также двадцать четыре боевых катера американской постройки. Получила Карская ВМБ и свою авиацию — свежесформированный 44-й смешанный авиаполк, в состав которого вошла и разведывательная авиаэскадрилья, укомплектованная летающими лодками типа «Каталина». Этим хочется подчеркнуть один из важных аспектов функционирования Северного морского пути — боевого сотрудничества стран антигитлеровской коалиции, что крайне актуально помнить сегодня. До начала войны никто и рассчитывать на британские и американские корабли не мог. Например, по эскортным кораблям доля иностранных в составе Северного флота особенно значительна. На момент завершения Великой Отечествен-

ной войны таковых на Севере оказалось: девять эсминцев из семнадцати, семнадцать тральщиков из тридцати семи, тридцать три больших охотника за подводными лодками из сорока одного. Одновременно необходимо отметить, что наибольший ущерб в Арктике мы понесли от германских подводных лодок. Мало того, что они торпедами и артиллерией потопили тринадцать судов и семь боевых кораблей, так в своих двадцати четырех выходах на наши коммуникации они выставили в западном секторе Севморпути четыреста пятьдесят четыре донные неконтактные мины, на которых погибли еще три транспортных судна и два боевых корабля. За прошедшие семьдесят лет минное оружие стало еще более могущественным и коварным. А значит, необходимо быть готовым к борьбе с ним, и не просто бороться, а бороться в ледовых условиях, то есть противоминные корабли должны иметь ледовый класс не меньший, чем транспортные суда» [Платонов 2013, с. 180–182].

Основными целями конференции были: демонстрация возрождения интереса России к арктической проблематике и готовности на равных участвовать в освоении Арктического пространства; конкретизация национальных интересов России в Арктике, аргументация необходимости и готовности их защиты; обобщение многообразия взглядов и мнений ученых, специалистов и представителей ВС РФ в направлении разработки механизма реализации «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года». Это еще раз подчеркивает важность изучения и анализа боевого опыта Второй мировой, Великой Отечественной и локальных войн второй половины XX в.

#### Источники и литература

- Вайнер Б. А. Северный флот в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1964. 277 с.
- Головко А. Г. Вместе с флотом. М.: Воениздат, 1979. 285 с.
- Замчалов А. Н. Советское военно-морское искусство в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Л.: Морвоениздат, 1968. 469 с.
- Козлов И. А., Шломин В. С. Краснознаменный Северный флот. М.: Воениздат, 1983. 327 с.
- Мейстер Ю. Восточный фронт — война на море 1941–1945 гг. М.: Вече, 2005.
- Ровер Ю. Субмарины, несущие смерть. Победы подводных лодок стран гитлеровской оси 1939–1945 гг. М.: Центрполиграф, 2004. 416 с.
- Руге Ф. Война на море 1939–1945 гг. М.: Полигон Аст, 2000. 399 с.
- Пантелеев Ю. А. Полвека на флоте. М.: Воениздат, 1974. 319 с.
- Платонов А. В. Северный морской путь: война и современность // Обеспечение национальных интересов России в Арктике: труды научно-исследовательского отдела Института военной истории. СПб.: НИИ военной истории, 2014. Т. 9. Ч. 2. С. 180–182.
- Северный флот в Великой Отечественной войне 1942 // Отделение Центрального военно-морского архива (ОЦВМА). Ф. 497. Оп. 13. Экс. 1942 г. Д. 36721.
- Северный флот в Великой Отечественной войне 1943а // Центральный военно-морской архив (ЦВМА). Ф. 2. Оп. 1. Экс. 1943 г. Д. 30.
- Северный флот в Великой Отечественной войне 1943в // Отделение Центрального военно-морского архива (ОЦВМА). Ф. 503. Оп. 15. Экс. 1943 г. Д. 35451, 39059.
- Северный флот в Великой Отечественной войне 1944а // Центральный военно-морской архив (ЦВМА). Ф. 767. Оп. 2. Экс. 1944 г. Д. 18, 43.
- Северный флот в Великой Отечественной войне 1944в // Центральный военно-морской архив (ЦВМА). Ф. 982. Оп. 20. Экс. 1944 г. Д. 19, 42.
- Северный флот в Великой Отечественной войне 1944с // Центральный военно-морской архив (ЦВМА). Ф. 11. Оп. 1. Экс. 1944 г. Д. 34, 45.
- Северный флот в Великой Отечественной войне 1944д // Центральный военно-морской архив (ЦВМА). Ф. 353. Оп. 19. Экс. 1944 г. Д. 11, 23.
- Северный флот в Великой Отечественной войне 1944е // Центральный военно-морской архив (ЦВМА). Ф. 542. Оп. 5. Экс. 1944 г. Д. 20, 70.

Северный флот в Великой Отечественной войне 1944f // Центральный военно-морской архив (ЦВМА). Ф. 832. Оп. 7. Экс. 1944 г. Д. 52, 54.

**Для цитирования:** Вербовой О. И. Защита Северным флотом своих арктических коммуникаций в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // Вестн. С.-Петерб. ун-та. Сер. 2. История. 2016. Вып. 2. С. 101–112. DOI: 10.21638/11701/spbu02.2016.208

## References

- Vainer B. A. *Severnii flot v Velikoi Otechestvennoi voine* [Northern fleet in the Great Patriotic War]. Moscow, Voenizdat, 1964, 277 p. (in Russian)
- Golovko A. G. *Vmeste s flotom* [Together with fleet]. Moscow, Voenizdat, 1979, 285 p. (in Russian)
- Zamchalov A. N. *Sovetskoe voenno-morskoe iskusstvo v Velikoi Otechestvennoi voine 1941–1945 gg.* [Soviet naval art in the Great Patriotic War 1941–1945]. Leningrad, Morvoenizdat, 1968, 469 p. (in Russian)
- Kozlov I. A., Shlomin V. S. *Krasnoznamennii Severnyi flot* [Red Banner Northern Fleet]. Moscow, Voenizdat, 1983, 327 p. (in Russian)
- Meister Iu. *Vostochnii front — voina na more 1941–1945 gg.* [Eastern front — War at sea 1941–1945]. Moscow, Veche Publ., 2005, 370 p. (in Russian)
- Rover Iu. *Submariny, nesushchie smert'. Pobedy podvodnykh lodok stran gitlerovskoi osi 1939–1945 gg.* [Axis submarine successes 1939–1945]. Moscow, Tsentrpoligraf Publ., 2004, 416 p. (in Russian)
- Ruge F. *Voina na more 1939–1945 gg.* [War at sea 1939–1945]. Moscow, Polygon Publ., Ast Publ., 2000, 399 p. (in Russian)
- Pantelev Iu. A. *Polveka na flote* [Half a century on fleet]. Moscow, Voenizdat, 1974, 319 p. (in Russian)
- Platonov A. V. *Severnii morskoi put': voina i sovremennost'* [Nord naval way: war and our days]. *Obespechenie natsional'nykh interesov Rossii v Arktike: trudy nauchno-issledovatel'skogo otdela Instituta voennoi istorii* [Ensuring Russian national interests in the Arctic: proceedings science-research department of Military History Institute]. St. Petersburg, NII voennoi istorii, 2014, vol. 9, part 2, pp. 180–182 (in Russian)
- Severnii flot v Velikoi Otechestvennoi voine 1942 [Northern Fleet in the Great Patriotic War 1942]. *Otdelenie Tsentral'nogo voenno-morskogo arkhiva (OTsVMA)* [Department of the Central Naval Archives (DCNA)], f. 497, op. 13, eks. 1942, d. 36721. (in Russian, unpublished)
- Severnii flot v Velikoi Otechestvennoi voine 1943a [Northern Fleet in the Great Patriotic War 1943a]. *Tsentral'nyi voenno-morskoi arkhiv (TsVMA)* [Central Naval Archives (CNA)], f. 2, op. 1, eks. 1943, d. 30. (in Russian, unpublished)
- Severnii flot v Velikoi Otechestvennoi voine 1943v [Northern Fleet in the Great Patriotic War 1943b]. *Otdelenie Tsentral'nogo voenno-morskogo arkhiva (OTsVMA)* [Department of the Central Naval Archives (DCNA)], f. 503, op. 15, eks. 1942, d. 35451, 39059. (in Russian, unpublished)
- Severnii flot v Velikoi Otechestvennoi voine 1944a [Northern Fleet in the Great Patriotic War 1944a]. *Tsentral'nyi voenno-morskoi arkhiv (TsVMA)* [Central Naval Archives (CNA)], f. 767, op. 2, eks. 1943, d. 18, 43. (in Russian, unpublished)
- Severnii flot v Velikoi Otechestvennoi voine 1944v [Northern Fleet in the Great Patriotic War 1944b]. *Tsentral'nyi voenno-morskoi arkhiv (TsVMA)* [Central Naval Archives (CNA)], f. 982, op. 20, eks. 1944, d. 19, 42. (in Russian, unpublished)
- Severnii flot v Velikoi Otechestvennoi voine 1944s [Northern Fleet in the Great Patriotic War 1944c]. *Tsentral'nyi voenno-morskoi arkhiv (TsVMA)* [Central Naval Archives (CNA)], f. 11. op. 1, eks. 1944, d. 34, 45. (in Russian, unpublished)
- Severnii flot v Velikoi Otechestvennoi voine 1944d [Northern Fleet in the Great Patriotic War 1944d]. *Tsentral'nyi voenno-morskoi arkhiv (TsVMA)* [Central Naval Archives (CNA)], f. 353, op. 19, eks. 1944, d. 11, 23. (in Russian, unpublished)
- Severnii flot v Velikoi Otechestvennoi voine 1944e [Northern Fleet in the Great Patriotic War 1944e]. *Tsentral'nyi voenno-morskoi arkhiv (TsVMA)* [Central Naval Archives (CNA)], f. 542, op. 5, eks. 1944, d. 20, 70. (in Russian, unpublished)
- Severnii flot v Velikoi Otechestvennoi voine 1944f [Northern Fleet in the Great Patriotic War 1944f]. *Tsentral'nyi voenno-morskoi arkhiv (TsVMA)* [Central Naval Archives (CNA)], f. 832, op. 7, eks. 1944, d. 52, 54. (in Russian, unpublished)

**For citation:** Verbovoi O. I. Protection by Northern Fleet of the Arctic communications during the Great Patriotic War of 1941–1945. *Vestnik of Saint-Petersburg University. Series 2. History*, 2016, issue 2, pp. 101–112. DOI: 10.21638/11701/spbu02.2016.208

Статья поступила в редакцию 8 декабря 2015 г.